



Kaiser Dragon 1953

1. Striden hårdnar när Elon Musk stoppar svenskt avtal
2. Vägen till framgång enligt Elon Musk
3. Elon Musk om IF Metalls senaste drag mot Tesla
4. Teslastrejk hotar jobb på svensk fabrik
5. Teslas chockrea i strejken sänker 72 500 kr
6. Några anledningar till att inte köpa en Tesla
7. Den mest intressanta motorn i världen
8. Har kört 190 000 mil i sin Tesla
9. 2024 blir ett trögt år för elbilar i Europa
10. Toyota backar om solid state-batterier
11. Nya Peugeot E-Traveller med nio sittplatser och stort bagage
12. Opel Movano Electric uppdateras
13. Betydligt bättre prestanda från den uppdaterade Toyota BZ4X
14. Denna Ford GT40 är en äkta RUF
15. Så funkar fejkade växellådan i Hyundai Ioniq 5 N
16. Fiat släpper Disney-versioner av Topolino
17. Allard J2X
18. Kaiser Dragon



1. Striden hårdnar: Elon Musk stoppar svenskt avtal

Uppdaterad: 22 nov. 2023

Publicerad: 22 nov. 2023

Striden mellan Tesla och de svenska anställda om rätten till kollektivavtal fortsätter. Nu anses konflikten ha låst sig på högsta nivå inom Tesla.



Spelet om kollektivavtal för anställda inom Tesla är långt ifrån en lösning.

Under tisdagen möttes fackförbundet **IF Metalls** avtalsråd.

Konflikten med Tesla och kampen för den grundläggande rättigheten att teckna ett kollektivavtal för de anställda, stod i centrum, skriver förbundet.

Fler engagerade

”Vi backar de Tesla-anställda i kampen för kollektivavtal”, lyder beskedet från facket. Tio fackförbund är nu engagerade i stridsåtgärder för att stötta de anställda på Tesla. Samtidigt trappas konflikten upp från arbetsgivarsidan.

Enligt medlaren **Kurt Eriksson** har svenska Tesla fått order från bolagets vd och huvudägare **Elon Musk** att inte skriva på något kollektivavtal, skriver **TT**.

”Får inte göra något”

”De får ju inte träffa avtal. Det är en order från Elon Musk. Det svenska bolaget har ingen handlingsfrihet alls”, säger Kurt Eriksson till **Di**.

Under tisdagen var Eriksson i kontakt med Teslas juridiska ombud, men utan att lyckas föra processen framåt.

”Det finns liksom ingenting att prata om eftersom beskedet från Tesla är att de inte får skriva på kollektivavtal”, konstaterar Eriksson.

Tesla vägrar

Den 27 oktober inledde IF Metall en strejk vid samtliga av Teslas verkstäder och service-ställen i Sverige.

Kravet är att Tesla ska teckna ett kollektivavtal, den normala grunden för att reglera villkoren på svensk arbetsmarknad.

Tesla vägrar, och efter det har konflikten utökats genom att ett antal LO-förbund ställt sig på de anställdas sida och vidtagit sympatiåtgärder.

Förutom LO-förbunden har Hamnarbetarförbundet ställt sig bakom kravet på kollektivavtal och inlett en blockad mot Tesla i svenska hamnar.

Relaterad läsning:

[Just nu: Strejken mot Tesla utvidgas – Dagens PS](#)

[Stefan Löfven till attack: ”Skäms Tesla, skäms!” – Dagens PS](#)

[Jacke om Teslabråket: Dålig Sverige-reklam – Dagens PS](#)



Torbjörn Karlgren

Reporter på Dagens PS.



2. Vägen till framgång – enligt Elon Musk

Uppdaterad: 21 nov. 2023 Publicerad: 21 nov. 2023

Århundradets entreprenör? Den titeln har Elon Musk lagt beslag på, enligt många. Han har dock inte gjort det den traditionella vägen. Här är Musks principer för framgång.



Att slänga sig mellan ytterligheterna som Musk gjort och gör, hade kostat vilken företagsledare som helst jobbet, men för honom har det tveklöst fungerat.

Senaste rubrikerna om Elon Musk?

Han stämmer en researchgrupp som undersökt X. Antisemitiska inlägg har gett annons-tapp.

Han hånas samtidigt för att ha påstått sig vara en av världens bästa i datorspelet Quake. Och då har vi bara gått 21 timmar bakåt i nyhetsflödet.

Ett ganska typiskt dygn för Elon Musk, må hända.

Det brukar sägas att vissa kommer undan med allt. Den som myntat talesättet kan mycket väl ha haft Elon Musk i åtanke.



PR är något Musk anser inte bara överskattat utan till och med onödigt och ingen kan väl påstå att han inte syns ändå?

Följa eller undvika?

Att slänga sig mellan ytterligheterna som Musk gjort och gör, hade kostat vilken företagsledare som helst jobbet.

Ändå är det Musk som hela tiden landar på fötterna och går vidare.

När **Fortune** kokar ihop de principer som väglett Elon Musk till framgång, är det definitivt en manual att följa – eller, möjligen, undvika.

Att hela tiden promota sin vision – även när den krockar med verkligheten – är en viktig del.

Fungerar det?

Ja, eftersom aktieägarna köpt hans vision har Tesla en värdering på motsvarande astronomiska 6 550 miljarder kronor – även efter sin senaste kraftiga nedgång.

”Det är nära nu”

En del i det spelet är att hela tiden hävda att de banbrytande innovationerna är nära och närmast står och knackar på dörren.

I likhet med skämtteckningen där mannen säger: ”Bröt jag mitt löfte? Det gör inget, du kan få ett nytt”, är även Musk en mästare på att flytta fram viktiga datum.

Under 2019 sade Musk att världen skulle se en miljon robottaxibilar på vägarna året därpå.

Cybertrucken skulle i sin tur levereras 2021, sedan 2022.

Den tio mil långa tunneln under Los Angeles, eller Tesla Energys skulle produktion av 1 000 solpanelsystem per vecka, är två andra grandiosa löften som kraschlandat – utan att det gjort Musk något.

Bryter ekonomiska mått

Att satsa allt på volym före lönsamhet, som Musk och Tesla gör nu, strider också mot gängse företagsekonomiska mått.

Det gör inget.

Musk talar aldrig om hur han ska höja avkastningen på eget eller investerat kapital. Istället betraktar många hans attityd till ekonomisk förvaltning som direkt ansvarslös.

PR onödigt

PR är något Musk anser inte bara överskattat, utan till och med onödigt.

Under 2019 upplöste han således Teslas PR-avdelning. Inga andra av hans företag har heller någon kommunikationsenhet.

”Vi kanske borde ha en vice vd för propaganda eller en vice vd för häxkonst, det skulle vara bra”, sade Musk till Morgan Stanley i mars.

Och han kan ha rätt.

Ingen kan ju påstå annat än att Elon Musk drar till sig viss uppmärksamhet, även utan PR-avdelning.

Läs mer om Musk:

[Elon Musk “förstör” bolagen som han bygger upp – Dagens PS](#)

[Och nästa Oscar går till: “Elon Musk” – Dagens PS](#)

[Elon Musk lanserar ny AI-chattbot med humor – Dagens PS](#)



Torbjörn Karlgren

Reporter på Dagens PS.



3. Elon Musk om IF Metalls senaste drag mot Tesla: "Det här är galet"

Posted by Kristofer Rask

november 23, 2023

Genom att sätta Postnord i sympatistrejck kan IF Metall nu ha hindrat Tesla från att leverera nya bilar. Det eftersom de inte kan få de nya registreringsskyltarna från Transportstyrelsen, skriver Dagens Industri. Enligt tidningen får myndigheten nämligen inte använda någon annan leverantör än Postnord för att leverera dessa.



– Det här är galet, skriver Elon Musk kort på X/Twitter.

Det är Scandinavian Motorcenter i Danderyd som tillverkar registreringsskyltarna och i avtalet framgår det att de ska skickas med Postnord. De får inte hämtas ut direkt hos skylt-tillverkaren.

– Vårt uppdrag är att tillhandahålla registreringsskyltar genom upphandlade leverantörer. Det har vi fullföljt genom att skyltarna tas till Postnord, säger Anna Berggrund, avdelningsdirektör Fordonsinformation på Transportstyrelsen [till tidningen](#).

I en skriftlig kommentar till Dagens Industri skriver Tesla att postblockaden "medför ingen omedelbar påverkan på vår leveransförmåga."

– Det faktum att Transportstyrelsen, den statliga myndighet som ansvarar för leverans av alla registreringsskyltar i Sverige, och Postnord, ett statligt företag, på detta sätt bidrar till det oproportionerliga agerandet från svenska fackföreningar är anmärkningsvärt. Det är Teslas lagliga rätt att inte sluta kollektivavtal och Transportstyrelsen har en laglig plikt att leverera registreringsskyltar, skriver Tesla.



Nicklas 🇸🇪 🚗 🇹🇼 📈 🍀 🌱 🚀 🌐 @NicklasNilsson14 · 10h

This is insanity squared!!! 🤪 😡

🇸🇪 Tesla strike!

Killing blow for Tesla: The cars do not get new license plates

IF Metall's strike will stop new Tesla cars from being put into service. The reason is the sympathy measure that blocks Postnord's handling of mail to Tesla....

[Visa fler](#)



179

83

416

122 tn



Elon Musk 🌐 📧 @elonmusk · 28m

This is insane

66

28

203

6 tn



Kristofer Rask

Kristofer är grundaren av Allt om Elbil. Följer utvecklingen av elbilen med fascination sedan 2016. Kör självklart också elbil. [Mer information och kontakt.](#)

4. Teslastrejk hotar jobb på svensk fabrik: "Stor oro"

Av Maths Nilsson 23 november 2023, 15:36

Imorgon stannar maskinerna som gör Tesladelar hos Hydro Extrusion i Vetlanda. Nu fruktar företaget att IF Metalls strejk kommer leda till att jobben är hotade för personalen som tillverkar åt Tesla.– Mitt ärliga svar på den frågan är ja, faktiskt, om det här inte löser sig snabbt, säger Hydro Extrusions vd Jonas Bjuhr till [Vetlandaposten](#).



Under fredagen sker ytterligare en upptrappning av Teslastrejken. Då tar IF Metall ut Hydro Extrusions som tillverkar aluminiumdetaljer till Teslas Berlinfabrik i strejk. Planen är att fabriken i Berlin inte ska kunna tillverka bilar när viktiga delar uteblir.

– Utan den detaljen kan man inte leverera bilen. Så det är väldigt kännbart, säger IF Metalls Veli-Pekka Säikkälä till Dagens Arbete.

Hydro Extrusions i Vetlanda har själva kollektivavtal och ett 50-tal anställda drabbas nu av strejken, trots att företaget inte är en part i konflikten. Vd Jonas Bjuhr tror att Tesla snabbt kan ersätta delarna med andra leverantörer, så fackets förhoppningar om att det ska stänga Teslas fabrik i Berlin kommer i så fall inte att infrias. Strejkan kan istället få som enda konsekvens att svenska jobb nu är hotade och flyttar någon annanstans.

– Det är inget ovanligt så jag är övertygad om att alla de kunder som vi jobbar med har en plan för hur man ska hantera en situation när det tar stopp, säger Bjuhr till [Vetlanda-posten](#).

När Tesla snabbt ersätter de svenska delarna med delar från andra leverantörerna är det inte säkert att de kommer tillbaka och då blir det uppsägningar hos Hydro Extrusions i Vetlanda.

– Så vår önskan är verkligen att det kan bli en lösning snabbt. Det är klart att vi vill ju värna om jobb i Vetlanda, jobb i Finspång och jobb i Sverige generellt sett. Det är det som är den stora oron här att blir det långsiktigt så kan det få konsekvenser som är större än vad vi ser nu, säger Jonas Bjuhr.

Teslas vd Elon Musk har nu för första gången kommenterat strejken. Efter att Postnord slutat att leverera registreringsskyltar till Tesla skriver han på X: – Det här är galet.

5. Teslas chockrea i strejken – sänker 72 500 kr

Av Maths Nilsson

22 november 2023, 09:40

Mitt under brinnande strejk – nu drar Tesla igång en jättereas i Sverige. Flera versioner av Tesla Model Y reas ut med 72 500 kronor. Trots strejken kan bilar hämtas upp direkt.



Teslas prissänkningar har präglat bilbranschen under hela 2023 sedan de inleddes den 13 januari. Många trodde att de stora sänkningarna var över sedan i oktober Tesla höjde priserna med cirka 15 000 kronor på flera modeller i Sverige.

Men nu drar Tesla igång en stor utförsäljning av bilar, mitt under brinnande strejk och konflikt med IF Metall. Lagerbilar av Tesla Model Y har i vissa fall prissänkts med över 70 000 kronor. Till exempel har en Model Y Long Range satts ner från 734 170 kronor till 661 670 kronor, en sänkning med 72 500 kronor. Instegsmodellen Tesla Model Y RWD går att köpa för 527 110 kronor.

Bilarna hittas under en speciell flik på hemsidan, kallad förkonfigurerade bilar. Om utförsäljningen beror på strejken, black week eller är en del av en internationell lagerresning har inte Tesla kommunicerat.

IF Metall och Transportarbetarförbundet har försökt stoppa Teslas leveranser med blockader i hamnar och genom att ta ut företag som sköter montering av Teslas registrerings skyltar i sympatistrejk. Hittills verkar åtgärderna relativt verkningslösa då det går att få nya Teslabilar från lagret med omgående leverans. Frågan är dock hur länge efterfrågan består, många stora svenska företag har pausat sina inköp från Tesla.



6. Några anledningar till att inte köpa en Tesla

Av Roger Åberg

2023-11-22 kl 11:20

Håller du med?



FILM: <https://youtu.be/Pq00fB41NuU>

Tesla hyllas ju rätt ofta och Model Y är något sorts riktmärke för hur en elbil ska göras. Men det är ju inte en perfekt bil direkt, precis som alla andra bilar inte heller är perfekta.

Inga sensorer för vindrutetorkarna

Peter Esse har köpt sig en Model Y och är inte helt nöjd, om man säger så. En av dessa saker är att vindrutetorkarna går igång hela tiden. Anledningen till detta är att Tesla har tagit bort regnsensorn och istället förlitar sig på kameran i bilen, som lätt blir smutsig. Problemet är att man inte kan stänga av automatiken för torkarna om man kör autopiloten.

Avsaknaden av parkeringssensorer

Den andra saken har också med sensorer att göra. Tesla har nämligen tagit bort parkeringssensorerna och återigen använder kameror för att lista ut var objekt i närheten är. Det kallas för Tesla Vision och fungerar helt okej, ibland, men dåligt ibland. Detta gör också att funktioner som autoparkering och summon inte fungerar, något som Tesla säljer i ett paket som de kallar för "uppgraderad autopilot". Visserligen står dessa funktioner som "kommande" men det har de varit i två år och frågan är om det någonsin kommer till de nuvarande bilarna.

Dyr autopilot som inte gör något

Den tredje saken är att Tesla säljer "total självkörningsförmåga" för 77.700 kronor. Det enda som denna sak har att erbjuda oss europeiska konsumenter är att bilen identifierar och reagerar på trafikljus och stoppskyltar, men det är en dyr peng för detta. Under "kommande" så listar man här autostyrning i stadstrafik. Och någon total självkörningsförmåga lär inte de Teslabilar som säljs idag få i Europa under många år framöver eftersom det finns krav på redundans, alltså att du behöver ett backupsystem och det har inte Tesla eftersom de endast använder kameror.

Teslas autopilot är långt ifrån bäst

En fjärde sak som jag lägger till Peters lilla lista är att autopiloten, som ju ska vara Teslas trumfkort, är något som jag personligen tycker är riktigt kass. Den är lynnig och vill man justera den bara lite, lite grann så slår den av och man får börja om. Med det sagt, jag är inte alls lika hård som Peter i sin dom. Tesla Model Y är fortfarande en bra bil i det stora hela, man ska bara se till att inte slösa pengar på dyra autopilotpaket. Och vara medveten om att parkeringssensorer inte finns. Håller du med om att detta är dåliga saker med Tesla? Och hindrar det dig från att köpa en?



Roger Åberg



7. Motorjournalen Play

Den mest intressanta motorn i världen



FILM: <https://youtu.be/s20x8CKkX3o>

8. Har kört 190 000 mil i sin Tesla – nytt rekord

Nyheter 21 november 2023, 13:20

Av Maths Nilsson

Rekordmannen Hansjörg von Gemmingen är ostoppar i sin Tesla Model S. Nu har bilen passerat 190 000 mil efter att en långresa från Tyskland till öken i Marocko.



Tysken Hansjörg von Memmingen har kört längre med sin Tesla än någon annan i världen. Hans Model S från 2013 har nu passerat 190 000 mil, bara några månader efter att den rullat 180 000 mil. Med nytt batteri och nyrenoverad motor verkar Hansjörg och Teslan ostoppar. Nyligen besökte Hansjörg och hans fru Marocko tillsammans med Teslan. Naturligtvis bilade de ner från Tyskland, och bilen hade inga problem med ökenklimatet.

Bilen fick nyligen ett nytt batteri och är nu inne på sitt tredje batteri. Senaste batteribytet kostade 240 000 kronor, men då två tidigare bytena har Tesla fått betala på garanti. Elmotorn verkar enligt vissa uppgifter ha bytts 9 gånger, men uppgifterna om antalet byten går isär. För Elon Musk har nog inte bilen varit en särskilt bra affär, med tanke på dubbla batteribytten och flera motorbyten på garanti. Dessutom laddar Hansjörg bilen gratis på Teslas Superchargers.

Efter en långresa från Tyskland till Marocko har 190 000 mil passerats. Bilen har
Förra året tänkte Hansjörg byta bort Teslan till en Lucid Air, efter att han tyckte sig ha fått för lite kärlek från Tesla för sitt rekord. Men det senaste året har han kommit på bättre tankar och han tänker nu lägga ner 600 000 kronor på att renovera bilen. Batteribytet är redan genomfört.



Nu rullar bilen vidare mot nya rekord. Den senaste motorn ska enligt EV Clinic som renoverat den klara minst 70 000 mil. Därmed borde 250 000 mil ligga inom räckhåll för Gemmingen. Men upp till världsrekordet är det långt. Irv Gordon körde sin Volvo P1800 längst i världen. Han belönades av Volvo Cars med en ny Volvo 780. Vid hans död köpte Volvo tillbaka rekordbilen P1800 som nu gått 515 000 mil från familjen. Även en Saab-ägare som kört 161 000 mil fick en ny Saab innan företaget gick i konkurs.



Maths Nilsson

Maths Nilsson är motor- och ekonomijournalist och grundare av Carup, har mångårig erfarenhet från stora mediehus och tidningar. [Mer information och kontaktuppgifter.](#)



9. 2024 blir ett trögt år för elbilar i Europa...

Posted by Kristofer Rask november 22, 2023

...men trenden vänder med investeringar



Renault Twingo som elbil.

De tre ikoniska luftintagen på huven är nu en display som visar batterinivån.

Den skakiga ekonomin och de höga räntorna slår hårt mot bilförsäljningen. Särskilt drabbade blir då de dyrare elbilarna när kunderna håller extra hårt i plånboken. Men trots det kommer investeringarna som den europeiska fordonsindustrin gör i elbilar att bestå. Den slutsatsen drar schweiziska finansbolaget UBS.

Det vi ser är nämligen bara en svagare tillväxt på kort sikt. Tillväxten av elbilar väntas minska med 15 procent under 2024 jämfört med nivåerna 2023, enligt UBS. UBS-analytikern Patrick Hummel beskriver den "västerländska marknaden för elbilar som en tuff marknad" nästa år.

Bilindustrin är fast beslutna om att fortsätta att satsa på elbilar. Målet framåt är elbilar som fler ska ha råd med för att säkerställa sina marknadsandelar. Det är det som på sikt kommer göra att elbilarna återigen klättrar i försäljningsstatistiken.

– Det finns fortfarande mycket investeringar som är riktade till elbilar i Europa. Det är fortfarande slutmålet för tillverkarna även om vi ser att efterfrågan är svag just nu, skriver Anna-Marie Baisden, fordonsanalytiker vid kreditinstitutet Fitchs i sin rapport.

Investeringarna framåt kommer inkludera satsningar på batterifabriker och nya produktionsanläggningar för elbilar. Det handlar om att arbeta på lång sikt, och leva upp till det långsiktiga målet att fasa ut bilar med förbränningsmotorer. År 2035 ska EU förbjuda försäljningen av nya bilar med förbränningsmotorer.

Anna-Marie Baisden lyfter fram ett av de senaste exemplen i form av av Renaults nya division Ampere. Här är det huvudsakliga målet att **pressa priserna på elbilar** och nå kostnadspåret långt före sina konkurrenter. I februari presenterar Renault nya elbilen 5 med ett startpris på 25 000 euro. Två år senare kommer **Renault Twingo** för under 20 000 euro.

– Det ska "demokratisera elbilen", enligt Renault-chefen Luca de Meo.



10. Toyota backar om solid state-batterier

Publicerad av Magnus Fröderberg 2023-11-22 Uppdaterad 2023-11-22

Toyota kommer bara att klara av att tillverka ett fåtal bilar med solid state-batterier 2027. Först 2030 sker tillverkning i stor skala.



Solid state-batterierna dröjer, men redan snart ska bZ-serien byggas ut. En mindre SUV kallad bZ3X är näst på tur och framöver kommer också en större modell än bZ4X.

Nyligen gick Toyota ut och lovade **elbilar med solid state-batterier till 2027**. Nu visar det sig att Toyota bara kommer att kunna tillverka 2 000 elbilar med solid state-batteri; en piss i Siljan på ren svenska. Toyotas mål är att sälja 3,5 miljoner elbilar 2027.

Solid state-batterier saknar flytande kemi och har därför bättre egenskaper än dagens batterier. Toyota lovar att den första generationen ska ge 100 miles räckvidd och kunna laddas från 10–80 procent på 10 minuter.

I stället blir det först 2030 som Toyota räknar med att kunna leverera bilar med solid state-batterier i stor skala, och då med 120 till 150 miles räckvidd.



Toyotas vd lovar 30 nya elbilar från Toyota och Lexus till 2030.



11. Nya Peugeot E-Traveller med nio sittplatser och stort bagage

Posted by Kristofer Rask

november 21, 2023

Nu visar den franska biltillverkaren Peugeot upp nya Peugeot E-Traveller. En minibuss som Peugeot vill rikta till företag som är ute efter ett elektriskt alternativ med upp till nio sittplatser.



Modellen erbjuder Peugeot i två olika längder och interiören kan anpassas för att erbjuda plats åt antingen fem eller nio personer. I utförandet med nio sittplatser erbjuder den dessutom ett bagage på hela 1500 liter, och upp till 4900 liter vid fällda säten.

E-Traveller drivs framåt av en motor på 100 kW (146 hk) och har en toppfart på 130 km/h. Två batterialternativ kommer erbjudas. Det mindre batterier på 50 kWh levererar upp till 224 kilometer i räckvidd. Ett större batteri på 75 kWh ska ge 350 kilometer i räckvidd.



Snabbladdning är möjlig med upp till 100 kW. För modellen med det lilla batteriet innebär det att det tar 38 minuter att ladda från fem till 80 procent. För det större batteriet är motsvarande laddtid 45 minuter. Effekten för AC-laddning är som standard på 7,4 kWh enfas, men trefas 11 kW finns som tillval.

Centralt i kupén finns en 10-tums pekskärm som kontrollerar alla systemen. Dessutom finns stöd för både Android Auto eller Apple CarPlay. Peugeot erbjuder också en rad förarsassistanssystem som farthållare, autobroms, aktiv skyltavläsning och filhållningsassistent.

Ännu finns inga svenska priser klara för nya uppdaterade E-Traveller som har leveransstart nästa år.



Kristofer Rask

Kristofer är grundaren av Allt om Elbil. Följer utvecklingen av elbilen med fascination sedan 2016. Kör självklart också elbil. [Mer information och kontakt.](#)

Teknikens Värld

12. Opel Movano Electric uppdateras

PUBLICERAD 22 NOV 2023, KL 14:11

Transportbilen Opel Movano Electric har fått en uppdatering och en viktig nyhet är större batteri och bättre snabbladdning.



Opel Movano finns i olika storlekar, varianter och med olika drivmedel.

Personbilarna var först ut att elektrifieras. Därefter har vi sett allt fler andra fordonstyper som fått eldrivlina och numera finns en uppsjö av eldrivna transportbilar. Nu har **Opel** dessutom uppdaterat sin Movano Electric, för att den ska vara ännu bättre som just elbil.

Tidigare fanns två batteristorlekar att välja på, ett på 37 kilowattimmar och ett på 70. Båda har nu ersatt av ett större batteri så det går bara att få Movano Electric med 110 kilowattimmarbatteri. Det innebär en räckvidd på upp till 42 mil enligt WLTP, vilket är 17 mil längre än det tidigare största batteriet. Numera går det också att snabbladda med 150 kilowatt.



Ny förarmiljö.



Ny pekskärn på mittkonsolen.

Tidigare hade elmotorn en effekt på 122 hästkrafter. Nu kan modellen vara avsevärt roligare att köra då man har ökat effekten till 270 hästar och 400 newtonmeter. Det ska framför allt underlätta när bilen är tungt lastad. Den kan däremot inte köras snabbare än i 130 kilometer i timmen, men det är inte biltypen avsedd för så det kan man ha överseende med.



I största formatet är Movano lastvänlig.



Stor skåpbil med upp till 17 kubikmeter lastvolym.

Modellen finns i fyra olika längder, tre olika hjulbaser och tre olika höjder. Det är med andra ord en flexibel bil för företagaren, vilket inte är unikt i sig men bra i konkurrensen. Maxkapaciteten är en lastvikt på upp till två ton och upp till 17 kubikmeter lastvolym.

I övrigt har Opel Movano Electric fått uppdateringar kring infotainmentsystemet och förarassistanssystem, den kan nu köra själv på nivå två av autonom körning, trådlös mobil-laddning, 360-graderskamera och adaptiv farthållare.

Förutom den eldrivna varianten finns Movano med vätgasbränslecell och tre dieselversioner. Men än får vi vänta på att Opel öppnar orderböckerna för Movano.



Ser nästan ut som en buss.



Sanne Hansen



13. Betydligt bättre prestanda från den uppdaterade Toyota BZ4X

Av redaktören bytbil.com 2023-11-21

Text & foto Simon Hallenslev

Efter en tuff resa i media har Toyota uppdaterat sin eldrivna BZ4X för att möjliggöra längre räckvidd och bättre bränsleekonomi. Men har det fungerat?



Toyota BZ4X kritiserades hårt av nationell och internationell bilmedia när den testades förra året. På verkliga vägar var förbrukningen skyhögt och förväntningarna på den första elbilen från världens näst största biltillverkare var skyhöga.

De flesta vet att uppgifterna om räckvidd och förbrukning baseras på tester i slutna laboratorier under optimala vind- och temperaturförhållanden. Ändå missade BZ4X målet med anmärkningsvärd marginal, Bytbil har ett samarbete med danska Bilbasen, och i deras test uppnådde den en förbrukning som var dubbelt så hög som tillverkarens påståenden.

En del av förklaringen till detta, enligt **Toyota**, var en inbyggd säkerhetsbuffert som säkerställde många användbara kilometer efter att displayen visade 0 km i räckvidd. Luftkonditioneringen tog också för mycket av den teoretiska räckvidden, och bilen tog själv hänsyn till den förlust som uppstår när man laddar bilen – något som andra biltillverkare inte gör. Allt detta har nu ändrats i en uppdatering, och frågan är hur stor skillnad det gör.



Vädret var minst sagt knepigt

Ursprungligen var planen att förbrukningstestet skulle ge en helhetsbild av förbrukningen under mer än 600 kilometer. De många kilometrarna skulle fördelas på en resa från Köpenhamn till nationalparken Vadehavet i Danmark, och tillbaka igen. Det skulle innebära cirka 35 procent landsvägskörning och 65 procent motorväg.

Vid avfärden från Köpenhamn möts jag dock av höstens första riktiga blåsväder. Jag har en hård motvind under större delen av sträckan med en genomsnittlig vindhastighet på över 10 m/s och vindbyar av stormstyrka. Detta ger inte en rättvis bild, så jag delar upp rutten så att den blåsiga delen av rutten står för sig själv.

Under dessa vindförhållanden kämpar **Toyota BZ4X** 210 km längs motorvägen till en laddningsstation i Fredericia.

Bilen visar en förbrukning på 19,2 kWh/100 km. Detta är naturligtvis något högre än de 14,7 kWh/100 km som testbilen är angiven till. Men det är ändå respektabelt eftersom det gäller för ren motorvägskörning i 110 km/h i kraftig vind. Resultatet är också bättre än de 26,6 kWh/100 km som min kollega Morten upplevde i sitt förbrukningstest förra året.

Äntligen mer mildt väder

Efter en helg vid Vadehavet är det dags att åka hem en dag då vädret är mycket mildare och mer förutsägbart. På vägen hem stannade jag återigen för ett laddningsstopp i Fredericia, så den här gången börjar testrutten med 110 km på en blandning av landsvägar och motorvägar.

Vid laddningsstationen konstaterar jag att **Toyota BZ4X** vid 80-90 km/h under 110 km har en förbrukning på 17 kWh/100 km. Detta är vid 11 grader med en genomsnittlig vindhastighet under 2 m/s och ett luftkonditioneringssystem i Eco-läge, som rekommenderas av **Toyota** i Danmark.



I Fredericia är jag en av de irriterande typerna vid snabbladdningsstationen som blockerar en plats för länge. Jag ber om ursäkt i vetenskapens namn, eftersom jag behöver 100 procent batterikraft innan resan fortsätter. Härifrån kör jag mina 210 km hem på motorvägen i 110 km/h med farthållare.

Vid ankomsten till Köpenhamn visar bilen själv en förbrukning på 16,4 kWh. På laddstationen efter hemkomsten förbrukar BZ4X totalt 39,75 kWh på batteriet, som har en nettokapacitet på 64 kWh. Detta ger en förbrukning på 18,9 kWh under 210 km på motorväg, inklusive den så kallade laddningsförlusten som alla elbilar har vid laddning.

Förbrukningen på 18,9 kWh ger en teoretisk räckvidd på ca 340 km vid 110 km/h. Detta är 164 kilometer mindre än vad **Toyota BZ4X** uppmätts klara i ett 22-gradigt WLTP-laboratorium utan vind eller påslagen luftkonditionering. Med andra ord, den är godkänd. Inte illa!

Med ett batteri på 64 kWh är **Toyota BZ4X** inte rätt elbil för den som kör väldigt långt väldigt ofta, och det ändrar inte uppdateringen på. Uppdateringen innebär inte heller att **Toyota BZ4X** på något magiskt sätt blir den bäst förbrukande elbilen i sin klass.

Uppdateringen innebär dock att förbrukningen inte är skyhögt, utan istället är något mer jämförbar med de tyska och japanska konkurrenterna.

När min kollega utsatte BZ4X för ett förbrukningstest före uppdateringen, var det med betydligt färre motorvägskilometer. Ändå låg den teoretiska räckvidden runt 260 kilometer.

I det här förbrukningstestet är den teoretiska räckvidden 340 km enbart på motorväg, vilket är en förbättring med 30 procent. Även om detta inte betyder att **Toyota BZ4X** är den bästa, är den inte alls den sämsta! Det är en ganska betydande förbättring, som bevisar att uppdateringen fungerar och drar BZ4X ur skärselden.



Toyota BZ4X FWD Active

Motor: Elmotor (fram)

Effekt: 204 hk / 266 Nm

0-100 km/h: 7,5 sekunder

Topp hastighet: 160 km/h

Förbrukning: 14,7 kWh/100 kilometer

Batterikapacitet: 64 kWh

Räckvidd: 504 kilometer

Laddningskapacitet: Upp till 150 kW

Mått (L/V/H): 469/186/165 cm

Egen vikt: 1.895 kilo

Bogseringsvikt: 750 kilo

Bagageutrymme: 452 liter

Relaterade artiklar:



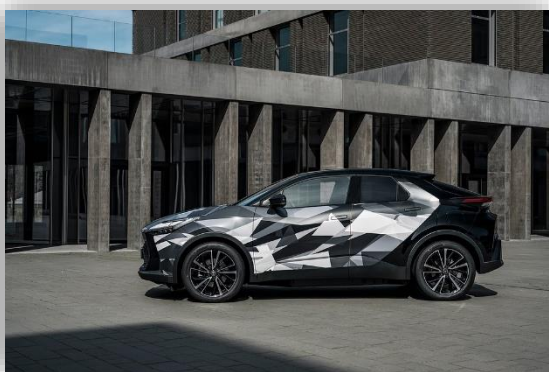
Provtur i Nya Toyota Prius



Klart: Så långt kommer Toyotas nya elbil



Toyota bZ4X Concept ska utmana Volkswagen och Tesla



Första körningen: Toyota C-HR PHEV

14. Ohelig allians – denna Ford GT40 är en äkta RUF

Av Maths Nilsson 22 november 2023, 14:59

Endast 30 gatlegala exemplar av Ford GT40 byggdes på 1960-talet. Som om det inte var speciellt nog säljs nu en GT40 – restaurerad av ingen mindre än RUF!



Ford GT40 är en av de mest beundrade racerbilarna i historien och figurerar även i den uppmärksammade filmen Ford vs Ferrari. Endast 30 gatlegala bilar byggdes. Nu finns en av världens finaste GT40 till salu. Dessutom är den renoverad av Porscheförädlaren RUF. Här snackar vi ohelig allians – ungefär som att hålla Kalles Kaviar på vaniljglass. RUF bekräftar för [Motor1](#) att de renoverade bilen 1996 till en mycket speciell kund.





– Faktum är att vi restaurerade alla hans bilar. Även om det är ganska sällsynt, kan RUF återställa bilar utanför Porsche-riket om en kund begär det, uppger RUF för Motor1.

Bilderna ger vid handen att den udda renoveringen var minst sagt lyckad. Det är en oerhört läcker bil. Den tidigare ägaren har haft sin bil i nästan 30 år, men nu säljs den på [Mecums auktion i Kissimmee](#).





Maths Nilsson

Maths Nilsson är motor- och ekonomijournalist och grundare av Carup, har mångårig erfarenhet från stora mediehus och tidningar. [Mer information och kontaktuppgifter.](#)

15. Så funkar fejkade växellådan i Hyundai Ioniq 5 N

Publicerad 2023-11-22 kl 10:35 (uppdaterad 2023-11-22 kl 11:04) Text Erik Söderholm

Hyundais elbil Ioniq 5 kommer i prestandaversion med en ny funktion som simulerar en åttastegad dubbelkopplingslåda.



Hyundai har tidigare visat upp en [prestandaversion av elbilen Ioniq 5](#). Nu kommer nya uppgifter om en av bilens mest udda egenheter, nämligen den fejkade växellådan.

För att bilen ska upplevas som "mindre eldriven" har Hyundai Ioniq 5 N en särskild funktion som kallas N e-shift. Den simulerar känslan i en åttastegad dubbelkopplingslåda i N-divisionens bilar med förbränningsmotor.

Till skillnad från [Toyotas manuella växellåda för elbilar](#) har Hyundai's lösning ingen separat kopplingspedal. Lägena är helt simulerade och föraren kan styra växlingarna med paddlar bakom ratten.

När föraren använder växlingspaddlarna ändras det fejkade motorljudet som skickas ut i högtalarna och när föraren växlar ned "sprakar" det lite i högtalarna för att ge samma känsla som i en förbränningsbil.

När bilen närmar sig den simulerade rödmarkeringen och bilen är i manuellt läge simulerar bilen ett varvtalsstopp och föraren behöver växla upp. Föraren kan också stänga av växellådan helt eller använda automatläget då bilen själv simulerar växlingarna utan behov av växlingspaddlarna.

Förutom växellådan har bilen ett särskilt system som kan optimera bilens vinkel när föraren driftar, ett system som simulerar motorljud och elmotorer med en total systemeffekt på 650 hk. Bilens inbyggda bromskraftregenerering kan bromsa in bilen med upp till 0,6 g.



Kia Niro N-föraren kan styra växlingarna med paddlarna bakom ratten.



Erik Söderholm



MER FRÅN VI BILÄGARE:



Lexus udda nyhet: Elbil med manuell växellåda



Elbilen får ljudeffekter – och fejkad växellåda



Därför saknar elbilar och hybrider manuell låda



Fords plan: Manuell växellåda utan kopplingspedal



16. Fiat släpper Disney-versioner av Topolino

Av Bobby Green 2023-11-22 kl 18:00

Gulliga.



FILM: <https://youtu.be/Uk1b7Kg4RIs>

I samarbete med The Walt Disney Company presenterar Fiat nu några gulliga versioner av den nya eldrivna Topolino. Topolino är det italienska smeknamnet för Musse Pigg. Man gör det också för att fira Disneys 100-års jubileum och de fem bilarna har alla fått ett unikt Disney-tema på sig. Fyra av dem är tolkningar av Centro Stile i Turin inspirerade av Disney Creatives och den femte är en tolkning av Giorgio Cavazzano som är en av de mest kända Disney-konstnärerna.



FILM: <https://youtu.be/fTLHNMV6g-4>



**Ny eldriven Fiat Topolino med klassiskt utseende
Urgullig**



**Fiat släpper Topolino med dörrar
Sötast i hela världen**



Bobby Green



17. Allard J2X 1954



Av de många bilar som designats och tillverkats av den innovativa brittiska Ford-återförsäljaren, konstruktören och racerföraren Sydney Allard, fortsätter J2 och J2X att livfullt förkroppsliga äventyret och romantiken i tidig efterkrigsracing som inga andra bilar. J2 byggde vidare på Allards beprövade, tävlingsvinnande formel och kombinerade ett lättviktschassi och enkel kaross med kraftfulla motorer med stor slagvolym.

J2 tillverkades för 1950-51 och hade ett enkelt och lätt lådsektionschassi med Allards signaturdelade axel fram och en deDion-fjädring bak, plus avancerade Lockheed "Al-Fin"-hydrauliska bromsar med stor diameter. J2 erbjöds med ett urval av fabriksinstallerade eller kundanskaffade amerikanska V-8-motorer, inklusive Ardun OHV Ford- och Mercury-konverteringar, plus de kraftfulla nya Cadillac- och Chrysler-V-8:orna med toppventiler, och var vanligtvis utrustad med en 3-växlad manuell växellåda för kraftleverans; General Motors Hydra-Matic automatlåda hittade dock sin väg in i en handfull Cadillac-drivna Allards.

Allard J2 blev omedelbart ett gissel för brittisk, europeisk och amerikansk motorsport och tog en fantastisk klasseger och en tredjeplats totalt i 1950 års upplaga av Le Mans 24-timmars med Allard som kartläsare tillsammans med New York-bon Tom Cole. J2:s framgångar i Amerika var särskilt starka, inklusive segrar i Bridgehampton, Pebble Beach, Watkins Glen och många andra arenor under det tidiga 1950-talets "guldålder" för amerikansk sportvagnsracing. Snart berömda amerikanska J2-piloter inkluderade Phil Hill, Carroll Shelby och John Fitch. Enligt **uppgifter från Allard Register** konstruerades 94 exemplar av J2 mellan 1949 och 1952, och efterträddes av den omsorgsfullt omarbetade J2X.

Bland de välkomna revideringarna som inleddes med J2X fanns en 6-tums ramförlängning, medan hjulbasen förblev oförändrad på 100 tum. Motorerna flyttades fram med 7,5 tum för förbättrat utrymme i cockpit med den extra fördelen av förbättrade köregenskaper. Precis som tidigare med J2 fanns ett brett utbud av motorer att tillgå; Cadillac och Chrysler V-8:or var dock vanligast. Förutom 71 J2X-modeller med cykelskärmar tillverkades 14 J2X Le Mans-bilar med höljeskaross, enligt siffror som publicerats av **Allard Register**.



Den sena produktionen av J2X som erbjuds här, numrerad J2X 3209, bär exceptionellt välkänd och dokumenterad historia från ny. Enligt Allard Registers register är chassi 3209 en av bara nio **Allard-bilar** som exporterats nya till Kanada totalt, och den enda J2X som exporterats dit. Ursprungligen målad i beige med röd klädsel och karmosinröda trådfälgar, exporterades 3209 den 15 maj 1953 till Kanada via rallyisten och importören Alec Budd från Budd & Dyer i Montreal, Quebec. David Gurd från Quebec var Allards ursprungliga ägare, genom vilken den övergick till krögaren Richard Mauron från Toronto, Ontario, som tävlade med MG under det tidiga 1950-talet. Bland Maurons utflykter med 3209 tävlade han med Allard vid 1955 års Canadian National Exhibition, skadade höger front och sålde därefter J2X till förmån för en 300SL Gullwing.

Allards nästa ägare var Fred J. Hayes, bosatt i Downsview, Ontario, som lät måla om bilen i rött 1955 och sedan svart 1956. Hayes annonserade ut bilen till salu i januarinumret 1956 av **Road & Track magazine**: "ALLARD J2X. En av de senast tillverkade, körsträcka under 5000, skick original och oklanderlig, modifierad Cadillac-motor, Jaguar-växellåda, trådhjul, sidomonterad reservdel." Bilen blev dock osåld och Hayes behöll och tävlade med den fram till 1957. Enligt ett tidstypiskt fotografi publicerat av Allard Register satte Fred Hayes den snabbaste tiden med 3209 vid 1956 års Rattlesnake Point-klättring. Andra observationer av 3209 under Hayes ägande inkluderade en utflykt till Harewood Acres i Jarvis, Ontario - den före detta RCAF-träningsbasen - och andra tävlingsplatser före etableringen av Mosport-banan (nu Canadian Tire Motorsport Park) nära Toronto under 1960-talet.

Nästa ägare till 3209 var Dave R. Pidgeon, bosatt i Oakville, Ontario och brorson till film-skådespelaren Walter Pidgeon, som arbetade i Toronto vid den tiden och enligt uppgift använde Allard som sin dagliga chaufför under soliga dagar.



3209 fotograferades för omslaget till *Canada Track & Traffic* magazine i oktober 1959 och erbjöds till försäljning av Pidgeon i tidningens julnummer 1961, beskriven som en "CADILLAC-ALLARD J2X – Superb track and road car. Särskilt lämpad för bergsklättringar, som visas på CT&T:s omslag, oktober 1959. Underhålls i toppskick. Motor uppsatt av Detroit Racing Equipment med 4 st 2-halss förgasare, solida ventillyftare. Corvette 4-växlad växellåda. Finish i ljusblått, rött läder. Inte lämplig för nybörjare eller de med en "tung fot".

I januari 1962 sålde Pidgeon Allard för 2 000 dollar till Al Sands, bosatt i Ontario, som behöll den i mer än de kommande 50 åren, och så småningom sålde bilen till en annan Allard-entusiast i Ontario, Kanada. Som en hyllning till Mr. Sands körde den nya ägaren J2X i 2018 års Hockley Hill Climb, som hölls i södra Ontarios vackra Hockley Valley, med den tidigare ägarens aska passande nog med på resan.

Sorterad och underhållen av den senaste ägaren i beredskap för körglädje som ursprungligen avsett, förblir J2X i övrigt oförändrad och som tidigare ägd av Mr. Sands. Som erbjuds har J2X en 331 kubiktums Cadillac OHV V-8-motor, utrustad med dubbla Holley 4-cylindriga förgasare och flänsförsedda vippkåpor i legering, tillsammans med en Jaguar 4-växlad manuell växellåda. Även om Allard's Metallic Blue-lacken är äldre förblir den fin och glänsande, vilket tyder på korrekt skötsel och underhåll. Accenterna inkluderar målade trådekerfålgar och de underbart patinerade, röda läderklädda sätena. Snyggt detaljerad och presenterad, denna sällsynta, vackra och ärliga Allard J2X bär på en enastående historia och markerar ett viktigt evolutionärt steg i klassiska efterkrigssportbilar med sitt brittiska chassi och potenta amerikanska V-8-kraft, som tydligt förebådar sådana andra sportlegender som Carroll Shelbys AC-baserade Cobras på 1960-talet. Nu erbjuds redo att avnjutas på din favoritsträcka av öppen väg eller på dagens mest eftertraktade långdistans klassiska rallyn, inklusive den berömda Colorado Grand, denna underbara 1954 Allard J2X är redo att förvåna alla åskådare med sin målmedvetna närvaro och mäktiga prestanda.





18. Kaiser Dragon 1951-53

Publicerat av Tom Halter 24 november 2021



Kaiser Dragon 1953.

1950-talet var början på slutet av de oberoende biltillverkarnas guldålder i USA. I början av decenniet fanns det åtta oberoende varumärken (Crosley, Frazer, Henry J, Packard, Hudson, Kaiser, Nash och Studebaker); 1960 skulle endast Studebaker och Rambler (AMC) finnas kvar.

De flesta av de mindre oberoende var tvungna att hitta nischer för att undvika potentiellt dödlig direkt konkurrens med Big 3. Kaiser bestämde sig för att jaga stilmedvetna köpare och kom med några av de mest intressanta designerna på 1950-talet, som kulminerade med Dragon-modellerna 1951 och 1953.



1951 Kaiser DeLuxe Dragon

I sitt mål att tilltala stilmedvetna köpare stod Kaiser på axeln av flera branschjättar: Den berömda designern Howard "Dutch" Darrin, som (åtminstone i stora drag) var ansvarig för Kaisers exteriörstyling, och inredningsstylisten Carleton Spencer, vars inredningsarbete var särskilt ett snitt över Big 3. Paulus har täckt båda männen i detalj i sin [omfattande historia om Kaiser-Frazer](#).

Historien säger att Carleton Spencer 1951 letade efter att göra en exklusiv Kaiser-modell för att fylla hålet som skapades av den pågående avvecklingen av Frazer Manhattan, K-F: s dåvarande toppmodell. Spencer samarbetade med en av Kaisers leverantörer för att komma fram till en alligatormönstrad (och texturerad) vinyl för användning i denna nya modell. Kaiser kallade den inre klädseln "Dragon skin", så att potentiella köpare inte tror att den var gjord av huden på en verklig alligator. Namnet på modellen följde därifrån.

Halvvägs genom modellåret 1951 skulle Kaiser släppa Golden Dragon, deras mest vågat utformade fordon hittills. På grund av denna sena lansering visas draken inte i de flesta av Kaiser-broschyrerna och marknadsföringsmaterialet från 1951, förutom den enda annonsen ovan som jag kunde hitta online. Tekniskt sett var Dragon 1951 inte en fristående modell utan snarare ett alternativpaket på Kaiser DeLuxe-modellen.



1951 Kaiser Golden Dragon interiör.

Drakskinnets vinylinredning fanns i flera färger. Du var verkligen tvungen att gilla utseendet, för Kaiser placerade materialet överallt: Instrumentbrädan, dörrpanelerna, pakethyllan, sittfronterna och ryggarna, till och med pelarna var alla slathered med materialet - i stort sett **överallt** utom headliner.



1951 Kaiser Golden Dragon

Först med vinyltakut är Golden Dragon, namnet som nu bara gällde specifikt modeller lackerade Arena Yellow med svart vinyltopp och interiörkombination. Majoriteten av serie 2 och 3 drakar producerades tydligen i kombinationen, baserat på överlevnad.

Av särskilt intresse om Dragon 1951 är vinyltaket, en av de första bilarna som var så utrustade. Precis som vinylinteriören hade den en alligatorhudstruktur, vilket gav bilen utseendet på ett exotiskt djur (eller mindre smickrande, utseendet på en sköldpadda). Vinylskivan var standard på senare produktion Dragons.

Det finns viss förvirring över huruvida dessa 1951-modeller kallas "Golden Dragon" eller bara "Dragon", och svaret är "Det beror på." Eftersom draken bara var ett alternativpaket och inte en modell, visas namnet Dragon inte i skrift någonstans på bilen, så Kaiser kunde (och gjorde) ändra namngivningskonventionen flera gånger under produktionskörningen, som vi ska se.

Under fyra månader 1951 producerade Kaiser 1 662 Dragon i tre olika serier. De första seriemodellerna kom endast med ett lackerat tak, eftersom vinyltaket ännu inte var tillgängligt på grund av produktionsförseningar från leverantören. Även om de finns i en mängd olika färger, kallades alla serie 1-modeller Golden Dragons, oavsett den faktiska färgen. Priset för serien 1 Golden Dragon -paketet var \$125 (\$1,320 år 2021).

Serie 2 Dragons kom som standard med vinyltaket och en något omarbetad version av "dragon skin" -interiören som nu kallades "Dinosaur Skin." Dessa förändringar höjde priset på Dragon-paketet till \$242 (\$2553 år 2021) för den andra serien. Andra serien Dragons fanns endast i tre exteriör/interiörfärgkombinationer, som var och en hade ett separat trimnamn: Golden Dragon, Silver Dragon och Emerald Dragon.



1951 Kaiser Silver Dragon.

Silverdraken var faktiskt inte silver (silver var en mycket ovanlig färg på 50 -talet), utan snarare målad Mariner Grey. Den kom med en skarlet vinylinredning.



1951 Kaiser Emerald Dragon

MOTORNYTT

Emerald Dragon (bilden ovan) var mörkgrön med en grön stoppad (inte vinyl) inredning. För den tredje och sista serien av 1951 Dragons var samma tre färger från serie 2 fortfarande tillgängliga, plus en ny Jade Dragon som hade grön metallfärg och ett texturerat vinyltak avsett att likna halmtak. Endast en Jade Dragon är känd för att överleva, en OHV-driven prototyp från Henry Kaisers privata samling (av vilken galet nog det inte finns några bilder tillgängliga online).

Medan Dragon-paketet tekniskt sett var tillgängligt på vilken karossstil som helst 1951, var de allra flesta fyrdörrars sedaner.

Kejsardraken (1953)



Efter att ha tagit en paus för 1952 återvände draken för en andra (och sista) körning 1953. Kaiser gjorde flera ändringar för 1953: Till att börja med var draken nu en riktig separat modell och inte en trimlinje på DeLuxe. Den yttre färgen införlivades inte längre i modellnamnet - alla 1953 Dragons kallades helt enkelt Dragon, oavsett färg.



1953 Kaiser Dragon

MOTORNYTT

För att motivera baspriset på \$ 4,000 (\$ 41,436 år 2021), slathered Carleton Spencer utsidan av draken med 14K guldbeklädnad, med trådhjul, huvprydnad, namnskyltar, huva och bagageutrymme som guldpläterade. En skylt fästes på instrumentbrädan med ägarens namn för att ytterligare förbättra exklusiviteten. Och som om det inte vore nog fick varje Dragon-köpare ett personligt brev från Edgar Kaiser, som utan tvekan gratulerade dem till deras kloka köp av en så fin bil.



1953 Kaiser Dragon vinyltak

Medan 1951 Dragon-modellerna hade ett tydligt reptilinflytande, hade 1953-modellerna mer av en South Pacific-atmosfär, i linje med den då populära tiki-modeflugan. Vinyltaket var texturerat och mönstrat för att likna en polynesisk gräshyddas och fanns i svart, beige eller rödbrunt.

Sex exteriörfärger (Onyx Black, Stardust Ivory, Jade Tint, Frosted Holly Green, Maroon Velvet och Turquoise Blue) var nu tillgängliga. Alla var exklusiva för Dragon och (ovanligt för tiden), var i lack, inte emaljfärgen som användes på mindre Kaisers (och av de flesta andra tillverkare). Onyx Black och Turquoise Blue är de sällsynta färgerna: Blue användes bara på några få bilutställningsmodeller, medan Onyx Black tappades tidigt i produktionskörningen på grund av dess tendens att visa vågor och andra brister i den underliggande plåten. Men den bristen hindrade inte vår egen Jason Shafer från att snubbla på en **svart drake från 1953 på en begagnad bilplats** redan 2013.



Tiki-temat överfördes till interiören. Borta var Carleton Spencers exotiska djurskinn - I stället var en kombination av "Bambu" vinyl, infälld med ett geometriskt mönstrat "Laguna" -tyg. Interiören designades av modedesignern Marie Nichols, en av få kvinnliga bilinredningsarkitekter vid den tiden. Precis som 1951-modellen trimmades praktiskt taget hela interiören med dessa material, inklusive pelare, headliner, solskydd, bakre pakethylla och sparkpaneler.



Tyvärr var Dragon 1953 ännu mindre framgångsrik än 1951-modellen och sålde bara 1 277 exemplar.



Roger Warolin